Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6680**

16. Wahlperiode 10. 10. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Mainausbau und damit verbundene Probleme mit vorhandenen Brücken

Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für ein produktives und wettbewerbsfähiges Europa, für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand. Die zukünftig vorhandene Infrastruktur ihres Wasserstraßennetzes ist der entscheidende Parameter für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Die deutschen Binnenwasserstraßen gehören neben dem Schienen- und Straßennetz zu den bedeutendsten Güterverkehrswegen in Europa. In der Regel bestimmen Wasserstraßenstandards die möglichen Schiffsgrößen und damit auch die Kosten des Binnenschifftransportes. Im europäischen Wasserstraßennetz ist aufgrund zahlreicher lokaler oder großräumlicher Engpässe gerade die zentrale Voraussetzung einheitlicher Standards auf weiten Netzabschnitten nicht erfüllt. Dies gilt sowohl für die erforderliche Abladetiefe als auch für Brückendurchfahrtshöhen für Container- und Personenverkehre. Aus diesen Gründen wird derzeit auch der Main ausgebaut, so dass dieser eine Abladetiefe von 2,70 Meter haben wird.

Inzwischen ist der Ausbau so gut wie abgeschlossen, doch der endgültige Abschluss und die Bereitstellung der Wasserstraße für den Verkehr kann aufgrund von diversen Brücken, die aufgrund ihrer Höhe eine Gefahr für den Schiffsverkehr darstellen, und aufgrund des Ausbauzustandes zwischen Lenkfurt und Würzburg nicht vollzogen werden. Der Verlust eines modernen Binnenschiffes für die Minderabladung von 30 Zentimetern beträgt rund 360 Tonnen und damit 18 Prozent der Frachteinnahmen. Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt dies eine Summe von zirka 20 Mio. Euro pro Schiff. Da der Güterverkehr auf deutschen Binnengewässern und vor allem auf dem Main in den letzten zehn Jahren erheblich zugenommen hat und auch in Zukunft weiter wachsen wird, muss sowohl die Fertigstellung des Wasserstraßenausbaus als auch die Behebung des Brückenproblems schnell vorangetrieben werden. Bauwerke, wie zum Beispiel Flussbrücken, müssen sich in einem ordentlichen Zustand befinden und dürfen nicht noch weitere Hemmnisse in der Infrastruktur darstellen, wenn flussbau-

liche Maßnahmen vollzogen sind. Zumindest sollte die notwendige Durchfahrtshöhe für einen 3-lagigen Containertransport gegeben sein.

21 Mainbrücken sind zurzeit durch Schiffsverkehr anfahrgefährdet. So auch der Mainsteg zwischen den Gemeinden Margetshöchheim und Veitshöchheim. Man sollte bei der zu Recht geforderten Absicht, eine Brücke neu zu bauen, die Anliegen der Bewohner nicht außer Acht lassen. Die Bevölkerung Margetshöchheims zum Beispiel ist nach anfänglichen Bedenken mittlerweile auch für einen Brückenneubau, kritisiert jedoch die damit verbundene viel zu lange Rampe, die an beiden Seiten vor die Brücke gebaut wird und den mit 6,7 m viel zu hohen Steg, nicht über Wasser sondern über Land. Beide Maßnahmen würden das Stadtbild beider Gemeinden nachhaltig beschädigen. Hier stellt sich die Frage, ob es möglich ist, Alternativlösungen auszuarbeiten, um mit den Bürgern im Rücken einen schnellen Fortgang des Mainausbaus zu erreichen.

Es ist ohne Zweifel an der Zeit, den Mainausbau rasch abzuschließen und für einen reibungslosen Schiffsverkehrsablauf zu sorgen, doch sollte man dabei die Interessen der angrenzenden Gemeinden und deren Bürger nicht aus den Augen verlieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wird der vollständige Ausbau des Mains inklusive der Brückenneubauten/-sanierungen endgültig erfolgt sein?
2. Wie viele Tonnen werden jährlich durch den Güterverkehr auf dem Main transportiert?
3. Wie prognostiziert die Bundesregierung das Verkehrsaufkommen des Mains in den nächsten zehn Jahren?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung den Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 29. Oktober 1993, wonach der Ausbau des Mains zu den „vorrangigen Vorhaben von Gemeinschaftsinteresse“ ist?
5. Wie hat die Bundesregierung diesen Beschluss bis heute umgesetzt, und wie begründet die Bundesregierung, dass vierzehn Jahre nach dem Ratsbeschluss der Ausbau noch nicht abgeschlossen ist?

   Um welche Flussbrücken handelt es sich im Einzelnen?
6. Wie viele Flussbrücken sind in der Bundesrepublik Deutschland anfahrgefährdet oder baufällig, und wann werden diese saniert oder neu gebaut?
7. Wie viele Flussbrücken sind in der Bundesrepublik Deutschland so beschaffen, dass sie eine optimale Auslastung der Wasserwege, z. B. aufgrund einer zu geringen Durchfahrtshöhe, verhindern?

   Um welche Flussbrücken handelt es sich im Einzelnen?

   Welche dieser Brücken behindern die Zufahrt zu Binnenhäfen oder anderen für die Binnenschifffahrt bedeutsamen Infrastrukturen?
8. Welche Brückenbauten/-sanierungen haben für die Bundesregierung Priorität?
9. Bis wann, und zu welchen Kosten können bzw. sollen die Brücken neu errichtet oder saniert werden?
10. Wie viele Stichkanäle sind in der Bundesrepublik Deutschland so beschaffen, dass sie eine optimale Anbindung von Binnenhäfen, z. B. aufgrund zu geringer Tiefe, verhindern, und um welche Stichkanäle handelt es sich im Einzelnen?
11. Der Ausbau welcher Stichkanäle hat für die Bundesregierung Priorität?

12. Bis wann, und zu welchen Kosten können bzw. sollen die Stichkanäle bedarfsgerecht ausgebaut werden?
13. Was steht in den einzelnen Fällen einem frühzeitigeren Ausbau im Wege?
14. Welche Zeit- bzw. Kostenziele hat sich die Bundesregierung hinsichtlich des Binnenwasserstraßenausbaus in der Bundesrepublik Deutschland gesetzt?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Initiative zur Vereinfachung von Planfeststellungsverfahren im Vorfeld von Wasserstraßenausbauten?
16. Wenn ja, wie sehen diese konkret aus?
17. Wie weit sind die Gespräche mit den Kommunen Margetshöchheim und Veitshöchheim vorangeschritten, und wie ist der aktuelle Stand bezüglich des Mainstegs?
18. Warum wurden im Planfeststellungsbeschluss für den Mainausbau aus den 1980er Jahren Auswirkungen für den Mainsteg nicht erörtert?
19. Wie bewertet die Bundesregierung den Entwurf für einen Neubau des Mainstegs, wonach die Brücke selbst über Land noch einen über sechs Meter hohen Steg und auf beiden Seiten des Mains eine 150 Meter ins Land hineinragende Rampe hat im Hinblick auf Auswirkungen auf das Stadtbild der Gemeinden Margetshöchheim und Veitshöchheim?
20. Wie gedenkt die Bundesregierung diese Auswirkungen auf die Stadtbilder beider Gemeinden zu minimieren?
21. In welcher Höhe beteiligt sich der Bund bei der Förderung eines Brückenneubaus, und übernimmt der Bund die Planungskosten für ein solches Bauvorhaben?
22. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der jüngsten Vergangenheit nach Darstellung der Betroffenen einen enormen Druck auf die Gemeinde Margetshöchheim ausübt, obwohl die Pläne und Berechnungen, die das Wasserstraßen-Neubauamt vorgelegt hat, schon aus den Jahren 2002 bis 2004 stammen?

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333